

[Ministeren for offentlige arbejder]

Også fra statslig side kan der imidlertid være interesse for et taktsamarbejde. Med en fleksibel holdning fra begge sider må det være muligt at opnå aftaler, som vil være fordelagtige for brugerne og økonomisk acceptable for parterne.

Forslagsstillernes ønske om, at det bør sikres, at amtskommunerne også fremover aktivt bidrager til udbygningen af den kollektive trafikservice, efterlader i hvert fald hos mig nogen uklarhed, og sådan føles det utvivlsomt nok også ude i amtskommunerne og primærkommunerne. Jeg kan nævne, at regeringen har tillid til, at de kommunale myndigheder tager disse opgaver alvorligt, som i henhold til lovgivningen er pålagt dem. Erfaringerne fra de amtskommuner, hvor planlægningen er foretaget og trafikelskaber dannet, kan kun bestyrke denne tillid.

Med disse bemærkninger må jeg endnu en gang tilkendegive, at jeg ikke er i stand til på regeringens vegne at give det foreliggende forslag tilslutning i den form, forslaget er fremsat i tinget.

Knud Damgaard (S):

Jeg skal ikke føje mange bemærkninger til dem, der allerede er gjort af ministeren. Det skyldes bl.a., at vi for få uger siden havde en dybtgående debat netop om den kollektive trafik; det var så sent som den 3. februar. Jeg kan ikke rigtig se, hvilke nye eller andre elementer der kan føjes til dem, der blev lagt frem under denne debat.

Til gengæld kan vel ingen være i tvivl om – i hvert fald er vi ikke flere i salen, end man næsten kunne tage alle i ed på det – at socialdemokratiet har den allerstørste sympati for de grundlæggende tanker i dette forslag til folketingsbeslutning. Vi er for, og vi vil virke for udbygning og forbedring af den kollektive trafik inden for de rammer, som ikke bare statens, men også amts- og primærkommunernes økonomiske forhold tillader.

Jeg synes også, vi har lov til at sige, at den store sympati, vi har for den kollektive trafik, har vi i de seneste måneder haft noget at have i. Der er sket væsentlige forbedringer, eksempelvis inden for DSBs område, og det er klart, at der hele tiden må tages højde for, hvilke nye muligheder vi har.

Som nævnt af ministeren er der jo en ved lov fastlagt opgavedeling, som vi må respek-

tere. Uanset hvordan man ser på det konkrete, der er sagt om forslag, der skulle fremsættes, ved vi jo i hvert fald, at fremsættelse af selv nok så lidt konkrete forslag på den ene eller den anden måde ville medføre enten øgede statsudgifter eller øgede amts- og primærkommunale udgifter. Udbygningen af den kollektive trafik må ses i lyset af de økonomiske og finanspolitiske overvejelser, der gøres for den kommende tid. Hvis vi skulle føre nye elementer ind i debatten, måtte det være i forbindelse med en eller anden idékasse, som vi kunne stille til rådighed for de forvaltende myndigheder.

Det er klart, at noget af det, der trænger sig på i den kollektive trafik, er løsningen af problemerne i de tyndt befolkede områder i de tyndt trafikerede tider. Jeg tror, der her er basis for nye ideer, nye strukturer til løsning af disse praktiske problemer, men som ministeren finder heller ikke jeg dette forslag til folketingsbeslutning velegnet til gennemførelse i tinget.

Svend Erik Hovmand (V):

Venstre har altid indtaget en positiv holdning til fremme af den kollektive trafik, fordi det tjener et gavnligt formål for den enkelte og for samfundet. Selv om vi ved hver eneste finanslovbehandling i de seneste år har peget på behovet for store offentlige besparelser og også anvist mulighederne for det, har vi altid fremhævet den kollektive trafik som et af de områder, hvor vi ønsker større offentlige midler afsat, ja, vi har direkte stillet forslag om, at der blev afsat flere midler til f. eks. rullende materiel for DSB og privatbanerne. Men som jeg understregede indledningsvis, er det vigtigt for venstre, at vi også nøje vurderer, om den kollektive trafik tjener et gavnligt formål for samfundet og for den enkelte.

I sidste måned blev vi eksempelvis præsenteret for en undersøgelse foretaget af cand. merc. Kim Steen Petersen, som mig bekendt har kendskab både til DSB og til vejsektoren. Han fortalte i en beregning, som selvfølgelig må tages med stort forbehold, hvad sådanne undersøgelser nødvendigvis må tages med, at den kollektive trafik, som udføres af DSB og HT, og som vel tegner sig for omkring 80 pct. af det kollektive trafikarbejde her i landet, i hvert fald på undersø-